

Manifest finansistów międzynarodowych

Wszak to miłość, a nie nienawiść połączyła Polaków z dwóch zaborów, Rumunów z dawnego królestwa Siedmiogrodu i Besarabji, Jugosłowian z Serbji, Węgier i Austrii, Czechów z Austrii i Węgier, Włochów z Królestwa Włoskiego i Austrii.

Nienawiść rasowa natomiast kazała w Niemczech gnębić Polaków, a w Austrii i Węgrzech tamować rozwój narodowy licznych nie dominujących narodowości. Manifest wszystko chce przedstawić w odmiennym świetle.

Według niego wielkie połęgi przedwojenne padły ofiarą nienawiści rasowej. Jest to apoteoza przedwojennej zaborczości wielkich potęg militarnych i pełne obłudy przygotowanie ich rewanzu.

CO ZNACZĄ PODPISY POD MANIFESTEM?

Podpisali się pod manifestem różni finansisci 16 państw, a więc prawie cała Europa i Stany Zjednoczone. Co do tych ostatnich, to cytowany „Berliner Tageblatt” zaznacza, że figurują one tylko dlatego, żeby się nie zdawało, że manifest jest wymierzony przeciwko Ameryce.

Z krajów europejskich nie widzimy pod manifestem podpisów z Jugosławji, Hiszpanji, Grecji i Bułgarji.

Charakter osób, podpisanych pod manifestem, jest w różnych krajach rozmaity. Przeważają bankierzy. Francja, Belgja, Stany Zjednoczone, Szwecja, Holandia i Czechy dały tylko bankierów. Z innych krajów podpisali również przemysłowcy.

Myliłby się, kto by sądził że manifest jest podpisany przez większość państw europejskich. Tak nie jest. Manifest nie jest podpisany przez żadne państwo.

To, że w 15 państwach europejskich znalazło się po kilku finansistów, często zresztą poważnych, którzy manifest podpisali, to nie znaczy, by oni mogli reprezentować opinie swojego kraju. Podpisy pod manifestem reprezentują znaczną część opinji sfer finansowych Niemiec, Anglii oraz mniejszych krajów neutralnych w czasie wojny. Podpisy na

tym manifeste Francuzów, Belgów, Włochów, Rumunów i Czechów nie są wcale miarodajne nawet dla sfer finansowych tych krajów.

DLACZEGO WIDZIMY POD MANIFESTEM PODPISY POLSKIE?

Ponieważ nie widzimy podpisów z Jugosławji, Hiszpanji, i Grecji, nie byłoby nic dziwnego, gdyby nie było podpisów i z Polski. To, że podpisali się Włosi, Francuzi, Rumuni i Czesi, pomimo tego, że do granic powojennych manifest jest pełen aluzji, to niczego nie dowodzi. Okazuje się, że w tych krajach niebrak ludzi o małej subtelności poczucia w sprawach finansowo-politycznych.

Wytknięto im to wyraźnie w ich własnych krajach.

Podpisanie się pod manifestem może być uważane za zaliczenie kogoś do rodziny wielkich finansistów świata.

Na lep tego frazesu dał się wziąć niejeden finansista mniejszego rzędu w różnych krajach. Ale widzimy również i nazwiska poważniejsze, które sobie czynić reklamy nie potrzebowwały. Jakże mogło mieć znaczenie danie przez nich swego podpisu pomimo zastrzeżeń, uczynionych bądź jawnie i publicznie, jak to uczynili Włosi i Francuzi, bądź prywatnie, lecz piśmiennie, jak to uczynił jeden z Polaków, bądź myślowo jedynie, jak to tłumaczy inni. Należy przypuszczać, że bądź co bądź musieli się oni kierować względami na dobro danego kraju.

Najprawdopodobniej mogli oni sądzić, że jeżeliby swoich podpisów nie dali, zaszkodziłoby przez to Polsce. Wszak w manifeste mówi się o kredycie międzynarodowym. Wszak na czele akcji podpisywania manifestu stał Norman, od którego jedynie, jak wielu sądzi, zależy, czy Polska dostanie pożyczkę zagraniczną, czy nie. Więc zapewne bali się ci, którzy proponowano podpisanie się, by nie narazić swoją odmową naszych interesów. Innego tłumaczenia nie widzę.

WŁADYSŁAW GRABSKI.
(c. d. n.)

Pięć statków handlowych utworzy zaczątek polskiej floty

Ostateczne zawarcie umowy

Umowa wstępna na kupno 5 statków morskich towarowych pojemności każdy 3.000 ton, podpisana została w Paryżu przed kilku dniami. Jutro wraca z Paryża w towarystwie przedstawiciela grupy francuskiej wydelegowany w tej sprawie przez Min. Przem. i Handlu p. komandor Pistel celem ostatecznego sfinalizowania transakcji.

Wielka narada gospodarcza z udziałem 5 ministrów i 80 przedstawicieli kół gospodarczych

Wczoraj, dnia 30-go b. m. rozpoczęła się pod egidą i przy udziale przedstawiciela Rządu wielka ogólnokrajowa narada gospodarcza, mająca na celu omówienie normalnego układu stosunków, — pomiędzy Rządem a kołami gospodarczymi, zapoznanie się z postulatami tych kół, przede wszystkim w tym kierunku, co one gotowe są uczynić dla

produkcji i wymiany, lub też, co uważają za konieczne dla uzyskania tego efektu.

W naradzie biorą udział Ministrowie Przemysłu i Handlu, Skarbu, Komunikacji, Robót Publicznych i Pracy, wszyscy dyrektorowie departamentów tych ministerstw i 80 przedstawicieli sfer przemysłowych, bankowych i handlowych.

Nad poprawą bytu urzędników państwowych Obradować będzie Sejm

Na posiedzeniu, odbytem wczoraj dn. 30-go b. m., Klub Chrześcijańsko - Demokratyczny uchwalił wnieść na plenum Sejmu następujący wniosek w sprawie polepszenia bytu pracowników państwowych i kolejowych:

W groźnych chwilach załamania się sytuacji finansowej Państwa jedną z podstaw szybkiego jej polepszenia, stała się ofiara pracowników państwowych i kolejowych, których pobyry uległy znacznemu uszczupleniu. Uszczuplenie to zwiększało się i zwiększa ciągle w miarę wzrastającej drożyzny. Wskutek zaś pogarszania się tego położenia, rośnie ich niezadowolnienie i poczucie krzywdy.

Zrównoważony budżet państwowy, będący wynikiem długich wysiłków Sejmu, pozwoli obecnie na zaspokojenie najważniejszych potrzeb pracowników państwowych.

Wobec powyższego podpisani wnoszą:

Wysoki Sejm uchwalić raczy: Wzywa się Rząd do polepszenia bytu pracowników państwowych i kolejowych na następujących zasadach:

1) uregulowanie poborów do wysokości odpowiadającej obec

nym warunkom życiowym,

2) wypłacenie zapamogi na zakupy zimowe.

3) uruchomienie wzrostu dodatku mieszkaniowego,

4) przyznanie dodatku mieszkaniowego pracownikom nieetatowym.

Pokrycie na powyższe wydatki należy uzyskać przez zmniejszenie innych wydatków, przewidzianych w preliminarzu budżetowym.

W najbliższych dniach rozpocznie się redagowanie umowy ostatecznej. Niezwłocznie po podpisaniu umowy wyruszą po ich odbiór polskie załogi, które składać się będą z 23 ludzi na każdym statku.

Warunki płatności przewidują kredyt 5-letni. Ogólna suma transakcji nie jest narazie ściśle określona.

Kolejarze naradzają się z przewodniczącymi klubów sejmowych

W ciągu dnia wczorajszego odbył Wydział Wykonawczy Polsk. Związku Kolejowców, szereg konferencji. Z przewodniczącymi Klubów Sejmowych Zw. Lud. Nar., Chrz. Dem., Chrz. i P. S. L. Piasta, w sprawie postulatów pracowników kolejowych, omówionych przed wczoraj z posłami na specjalnym posiedzeniu.

Prezysi klubów, uznając krytyczne położenie pracowników kolejowych, oraz konieczność natychmiastowej poprawy uposażenia, oświadczyli, iż obrady nad postulatami pracowników kolejowych odbędą się niezwłocznie w klubach.

Restauracja-Dancing

„OAZA”

172

WARSZAWA. Wierzbowa 9.

Od d. 1 listopada

NOWY PROGRAM

Polska tancerka Zofja Mitkówna w swoim repertuarze Duet taneczny Brusses tańce ekscentryczne i groteskowe

Tancerki węgierskie: Józefina i Izabella Princz

tańce charakterystyczne

Tancerka egzotyczna księżniczka Bainka

córka króla Senegalu-gwiazda teatru „Olympia” (Paryż)

Słynny duet taneczny: Serge i Fernande

tańce salonowo akrobatyczne

I l o n n i

Orkiestra: „OAZA-JAZZ” pod dyktando H. Golda

Początek o godz. 11-ej wieczorem.

BOLESŁAW ORLIŃSKI.

33)

Przedruk zastrzeżony.
Copyright by „ABC”. Warszawa.

Mój lot Warszawa-Tokio-Warszawa

Etap Krasnojarsk — Omsk zabrał mi blisko 9 i pół godzin lotu (gdy lot z Omska do Krasnojarska trwał zaledwie 7). Na lotnisku w Omsku spotkał mnie mój stary znajomy dowódca dywizji, ex-podoficer gwardji cesarskiej. Długo podziwiał naszego Bregueta i zapomniał nawet o swoim zamiarze szczegółowego pokazania mi miasta. Zresztą i ja do tego nie paliłem się.

Rano Kubiak wylądował z filtra porcję opitek metalowych z łożysk, czynność, do której już jako przyzwyczailiśmy się, i wystartowaliśmy do Kazania.

Pogoda była znakomita. Silny wiatr popychał nas z tyłu, powiększając chyżość naszego okaleczonego ptaka.

Trzymałem się przeważnie nad koleją. Rzecz dziwna, — wówczas gdy we wschodniej Syberji pociąg jest ewenementem dla całej okolicy, ukazuje się bowiem zaledwie parę razy na tydzień, — tutaj linje kolejowe roily się formalnie od pociągów.

Na dwutorowej kolei ciągnęły jeden za drugim pociągi, obładowane drzewem. Zaledwie wyprzedzałem jeden pociąg, już na widnokręgu widniał dymek lokomotywy następnego, a raczej poprzedniego pociągu.

Korzystając z jasnej pogody wzbiłem się na sześćset metrów, by mieć możność objąć okiem możliwie najszerzej step, z którym miałem rozstać się niebawem na długo.

Wreszcie na widnokręgu zamajaczyły łagodne kontury gór Uralskich. Wyleciałem więc jeszcze wyżej i z łatwością przebyłem grzbiet górski. Kubiak, który tym razem dokładnie poinformował się o tem, gdzie i kiedy będzie Ural, był widocznie rozczarowany. Rzeczywiście, — po malowniczych górach Ałtajskich, Ural nie wygląda ani pięknie, ani imponująco.

Lesiste przedgórza od strony zachodniej też nie przedstawiały specjalnej wartości turystycznej. Na mapie miałem coraz więcej punktów orientacyjnych. Wreszcie wyszedłem nad rzekę Kamę i wzdłuż jej koryta poleciałem w kierunku Wołgi. Nie dolatując do ujścia skrzyłem wprawo i po 8 godzinach 30 m. wylądowałem na lotnisku kazańskim.

Spotkał mnie w Kazaniu również mój stary znajomy — tatar, prezes Awiachumu. Kubiak zabrał się do wygrzebywania opitek z filtra, mnie zaś uprzejmy tatar zabrał do swego samochodu by jechać do miasta.

— Widzi pan — mówił do mnie w drodze, jak dobrze się dzieje u nas. Niech pan spojrzy na moją maszynę, przysłano mi ją właśnie ostatnio z Moskwy.

Komisarz zapominał nadmienić, że przez kilka lat jeździł starem rozbitym pudłem...

Nazajutrz miałem etap względnie krótki. Zaledwie 750 kilometrów dzieliło mnie od Moskwy. Wystartowałem z lotniska kazańskiego, zatoczy-

łem koło nad miastem i poleciałem Wołgą na północny zachód. Zupełnie inaczej wyglądała tym razem ta królowa rzek rosyjskich, majestatyczna i pełnowodna. Strome porośnięte gęstym borem brzegi z jednej strony, płaskie równiny pokryte szachownicą żłtych niw, — z drugiej.

Wkrótce musiałem rozstać się z Wołgą i skierować się prosto na zachód. Po godzinie lotu nad miejscowością niezbyt gęsto zaludnioną, lecz dość malowniczą, dostrzegłem niewielkie miasto, od którego biegła dalej kolej żelazna w kierunku mego lotu. Był to Arzamas.

Odtąd już do samej Moskwy miałem za drogowskaz kolej żelazną, która przywiodła mnie przez Murom do Czerwonej Stolicy. Lot trwał cztery godziny. Godzina była jeszcze wczesna stosunkowo, lecz nie było mowy o tem, żeby w tym samym dniu na moim schorowanym motorze dociągnął do Warszawy.

Na lotnisku czekał już na mnie kapitan Grudzień. Serdecznie przywitaliśmy się i kapitan niezwłocznie wziął mnie pod swoją opiekę. Siedliśmy do samochodu i wyjechaliśmy na szosę, a raczej aleję, prowadzącą z Chodynki do miasta.

Na zakręcie szofer, prowadzący samochód odwrócił się do mnie:

— Jeżeli pana kapitana interesują osobliwości tutejsze, proszę zwrócić uwagę na tego cymbała, co stoi tam na rogu. A tam dalej, to stoi tego kolega po fachu. Łażą nam po piętach dzień i noc, — i po jakieś to licha — sami chyba nie wiedzą.

(c. d. n.)